LES NOTES DE L'ADEUS

PAS
PORT AUTONOME DE STRASBOURG

ADEUS
L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

LA ZONE D'ACTIVITÉ PORTUAIRE DE STRASBOURG :

QUELS FLUX DE MARCHANDISES, MODES D'ACHEMINEMENT ET D'EXPÉDITION ? QUELLES AIRES DE CHALANDISE ?

102

NOVEMBRE 2013

ÉCONOMIE

L'objectif de cette investigation -menée en étroite relation avec le Port Autonome de Strasbourg- est de mieux appréhender les flux de marchandises liés à l'activité des entreprises implantées dans la zone portuaire de Strasbourg. Cette démarche, qui vient compléter celle conduite en 2010 sur les conteneurs (note ADEUS n° 54), vise à apporter une vue d'ensemble sur les trafics générés par la zone portuaire ainsi que sur le rayon d'action du port. Elle cherche également à connaitre les modes de transports utilisés pour l'acheminement et l'expédition des marchandises traitées dans la zone portuaire, ainsi que les liens des entreprises avec la voie d'eau. Dans une approche prospective, ont également été questionnées les évolutions potentielles des modes de transports utilisés, notamment en termes de report modal.

Ce travail s'inscrit dans le cadre du projet de recherche FLUIDE[1], qui explore les relations ville-ports intérieurs français à partir de quatre études de cas, dont Strasbourg. La question qui sous-tend la problématique de la recherche est la suivante : les ports fluviaux peuvent-ils participer à leur mesure au développement d'un système soutenable du transport des marchandises, notamment en favorisant le report modal vers la voie fluviale, tout en s'insérant harmonieusement dans de très grandes aires urbaines ?

1. FLUIDE : Projet de recherche Ifsttar qui bénéficie du soutien de l'Agence nationale de la recherche (ANR) : Fleuve urbain intermodal durable, au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port. Étude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales.
http://www.inrets.fr/les-partenariats/projet-fluide/fluide.html

Une enquête auprès des établissements générateurs de flux

Avec un tissu économique à dominante transport-logistique, la zone d'activité portuaire compte quelque 400 établissements employeurs, parmi lesquels un peu plus de 200 génèrent des flux de marchandises. Son évolution récente montre une part croissante de l'emploi et des établissements relevant des secteurs des services. Cette tendance vient conforter la fonction logistique de la zone et renforcer l'attractivité de la zone d'activité, qui est de loin la plus importante du Bas-Rhin.

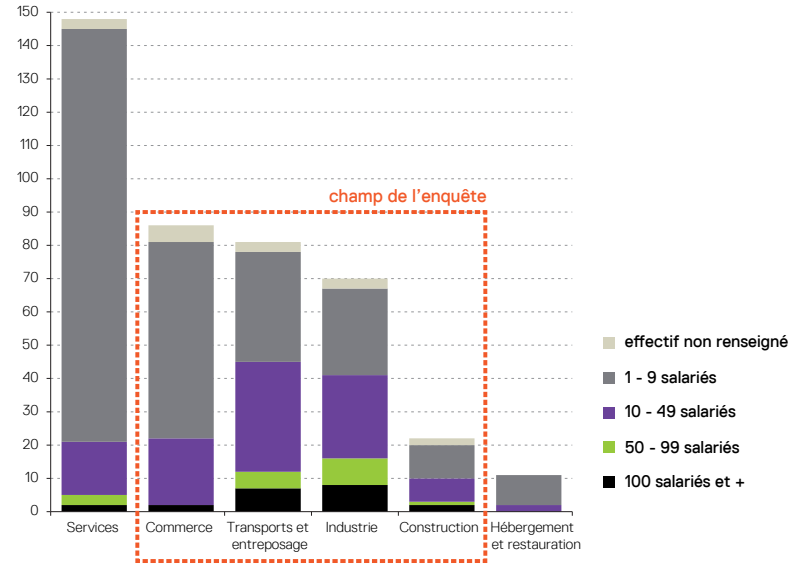
Un taux de retour satisfaisant

109 établissements (sur un total de 207 enquêtés) ont répondu au questionnaire diffusé au cours du 3ème trimestre 2011 par internet. Les questions portaient sur les modes de transport utilisés pour l'acheminement et l'expédition des marchandises, les flux de marchandises traitées et leurs répartitions modales, ainsi que sur les équipements de transferts modaux (présents, en service) sur les sites des entreprises. L'enquête a été partiellement complétée en 2013 dans le cadre de la démarche sur la logistique urbaine engagée par la Communauté urbaine, ce qui nous a permis de réajuster les données sur les flux intra-agglomération.

Une bonne représentativité du tissu de la zone portuaire, mais certaines variables sont à prendre avec précaution

L'enquête permet d'avoir un bon éclairage sur l'activité de la zone portuaire, puisque un peu plus de la moitié des établissements générateurs de flux ont répondu au questionnaire. Toutefois, et en particulier pour une appréciation des volumes des flux de marchandises, une extrapolation pour l'ensemble de la zone est difficile compte tenu de la diversité des activités qui sont présentes.

RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS DE LA ZONE PORTUAIRE PAR TYPE D'ACTIVITÉ



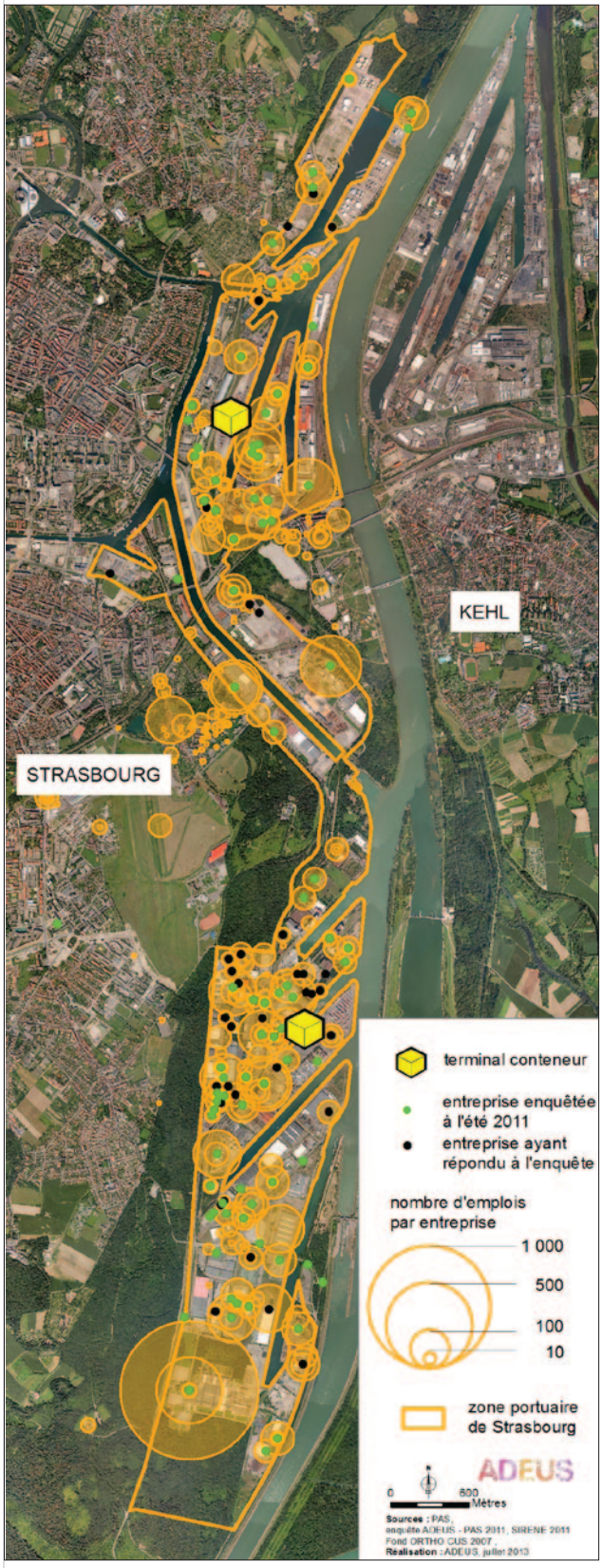
Source : SIRENE INSEE, 2012

LES ENTREPRISES ENQUÊTÉES

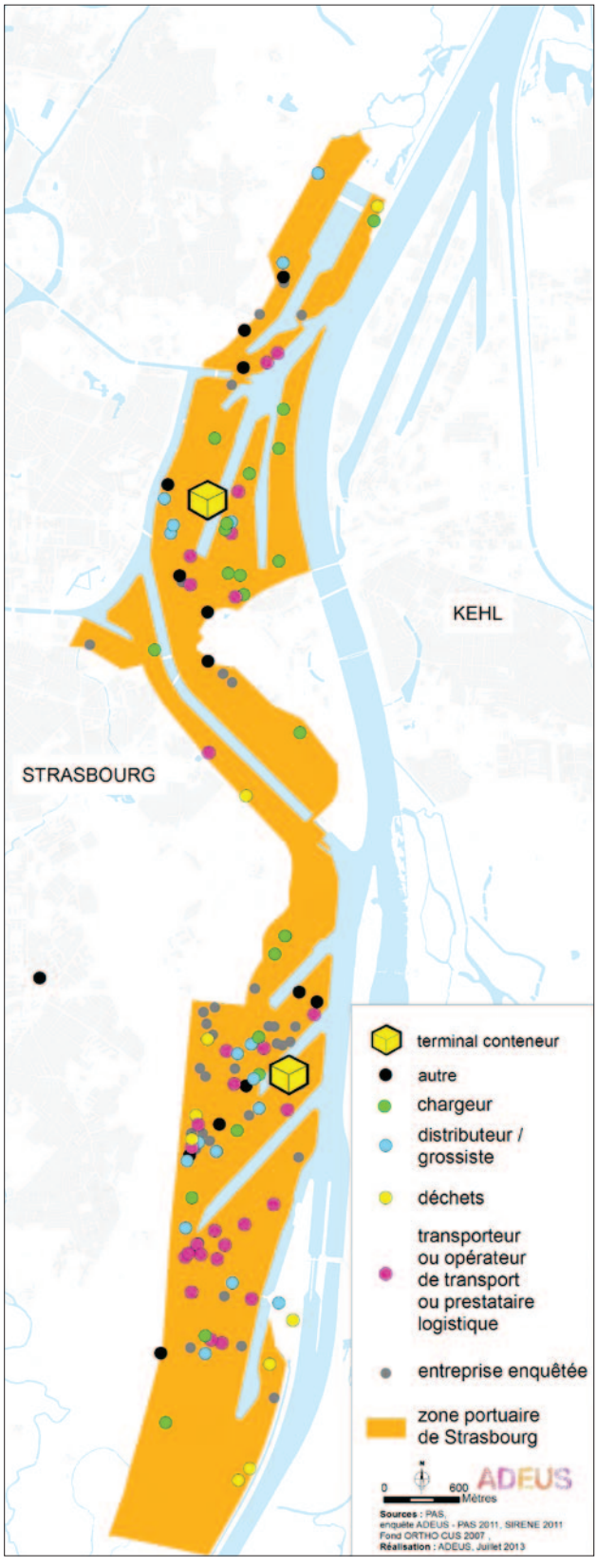
Type d'activité	Nombre d'établissements ayant répondu à l'enquête	Nombre d'établissements dans la zone
Chargeur	25	45
Traitements de déchets	12	25
Distributeur/grossiste	21	44
Transporteur/ opérateur de transport/ prestataire logistique	33	93
Autres	18	
TOTAL	**109**	**207**

Source : Enquête ADEUS PAS, 2011

ÉTABLISSEMENTS ET EMPLOIS



TYPE D'ACTIVITÉ DES ÉTABLISSEMENTS ENQUÊTÉS



Des éléments pour comprendre le fonctionnement de la zone d'activité portuaire

Un rayonnement qui dépasse largement le cadre régional

Même s'il convient de prendre cette donnée avec précaution compte tenu de la question posée[1] dans l'enquête, les réponses obtenues permettent d'appréhender le poids relatif des différentes aires de rayonnement du port :

* l'activité des entreprises de la zone portuaire dépasse largement le territoire de la communauté urbaine de Strasbourg et celui de l'Alsace ;
* les activités se révèlent plus importatrices qu'exportatrices, à l'image de la balance commerciale alsacienne qui elle aussi enregistre un solde négatif ;
* la mise en exergue de la place de l'Allemagne.

L'examen des lieux d'implantation des plus gros chargeurs pour les transporteurs et prestataires logistiques implantés dans la zone portuaire de Strasbourg vient confirmer ce constat. Parmi les 32 transporteurs-prestataires logistiques ayant répondu à l'enquête, près de 40 % ont déclaré que leurs plus gros chargeurs se localisaient hors du territoire national, soit un taux équivalent au poids de leurs chargeurs régionaux.

Pour les chargeurs implantés dans le port : externalisation du transport et, dans une moindre mesure, de la logistique

Les transports de marchandises par chemin de fer ou par voie fluviale exercent moins de pressions sur l'environnement que les transports routiers ou aériens, plus consommateurs d'énergie fossile. Ils émettent moins de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

ORIGINE-DESTINATION DES MARCHANDISES TRAITÉES

Provenance/destination	Marchandises réceptionnées (en %)	Marchandises expédiées (en %)
Intercontinental	8	7
Continental hors Allemagne	13	12
Allemagne	22	15
Total international	**43**	**34**
National hors Alsace	27	22
Alsace	30	44
Total national	**57**	**66**
Alsace hors CUS	19	24
CUS	11	20
Total régional	**30**	**44**
CUS hors zone portuaire	6	13
Zone portuaire	5	7
Total local (CUS)	**11**	**20**

Source : Enquête ADEUS PAS, 2011

ORGANISATION LOGISTIQUE ET TRANSPORT

	Chargeurs	Distributeurs/grossistes
Nombre de réponses	25	21
Sous-traitent transport	21	17
Prestataire dans le port	8	8
Sous-traitent logistique	5	3
Prestataire dans le port	4	2

Source : Enquête ADEUS PAS, 2011

1. Quels sont les principaux territoires de provenance/destination des marchandises réceptionnées/expédiées ?

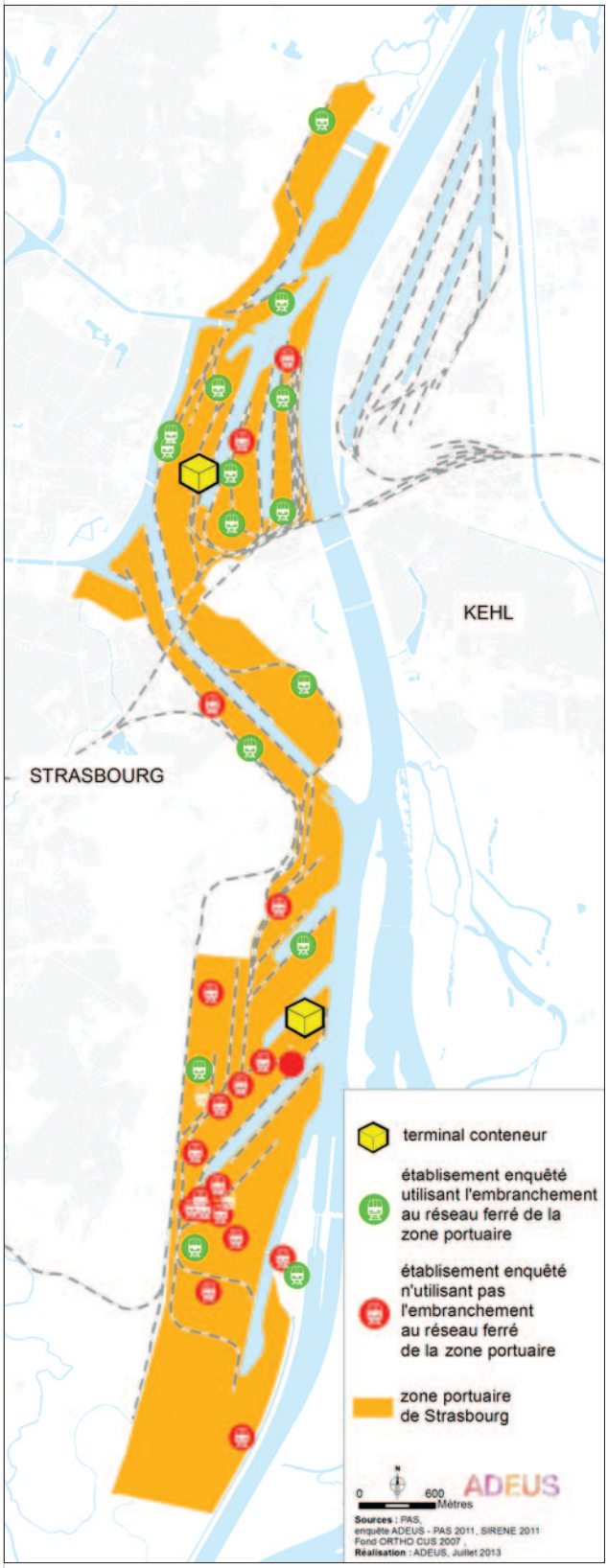
Ainsi, un des objectifs de l'enquête était d'appréhender la prise ou le contrôle qu'ont les chargeurs implantés dans la zone portuaire strasbourgeoise sur leur chaîne transport-logistique, en particulier pour connaître leurs marges de manœuvre quant à d'éventuels choix ou reports modaux. La majeure partie des chargeurs sous-traite le transport, qui n'est pas leur cœur de métier. Ceci n'est pas spécifique à la zone portuaire strasbourgeoise mais est une pratique quasi générale dans les entreprises industrielles. Cette fonction est souvent gérée au niveau du siège de l'entreprise ; siège qui pour la plupart des chargeurs est localisé hors de la zone portuaire, voire à l'étranger, ce qui réduit encore leur visibilité sur le choix du mode/circuit de transport. Quant à la logistique (souvent du stockage ou d'autres prestations complémentaires), elle est, pour une grande partie des chargeurs présents dans le port, directement intégrée dans leur établissement.

Un potentiel de transfert modal bien présent dans la zone portuaire, mais dont l'usage pourrait être optimisé

Les embranchements au fer

40 établissements enquêtés sont embranchés fer, parmi lesquels on compte une majorité de chargeurs (industries, distributeurs grossistes, traitements de déchets), ce qui représente une part non négligeable du tissu des entreprises. Toutefois, seuls 16 établissements se sont déclarés utilisateurs de leur embranchement au réseau ferré. Les motifs invoqués étaient tant d'ordre technique (réhabilitation de la voie à prévoir, mise en place d'un quai…) que d'un manque de compétitivité du fer par rapport à la route (coût, fiabilité, souplesse), ou d'un changement provenant de leurs fournisseurs ou clients (plus connectés au fer).

LES EMBRANCHEMENTS AU FER



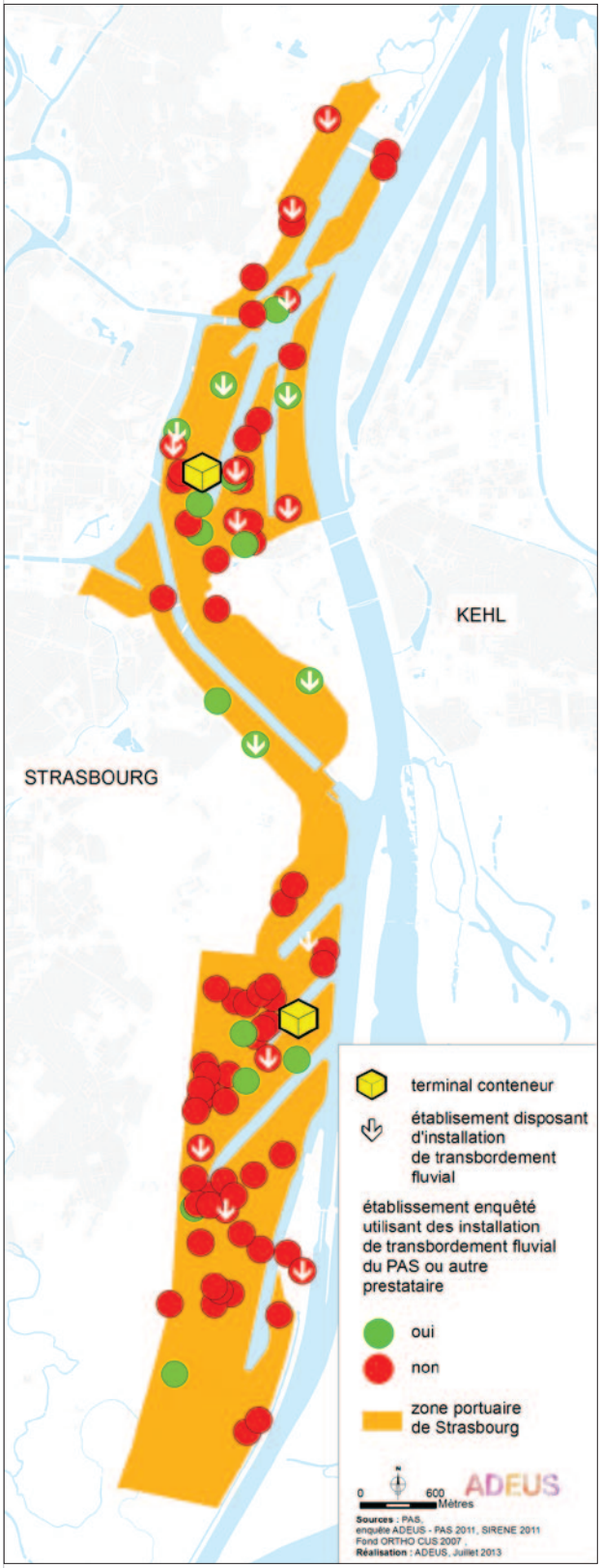
L'utilisation des installations de transbordement fluvial du PAS ou d'un autre prestataire

Les services des terminaux du PAS ou d'autres prestataires sont utilisés par 16 établissements ayant répondu à l'enquête, pour l'essentiel des transporteurs (8), mais également des chargeurs (6). Le relatif faible taux d'utilisation de ces équipements est à mettre en lien avec la part limitée du fluvial dans le transport de marchandises.

Les implantations bord à eau

L'offre de terrain bord à eau est un atout majeur de la zone d'activité portuaire. 38 établissements ayant répondu à l'enquête sont implantés au bord des bassins. 18 disposent de leur propres installations de transbordement portuaires, parmi lesquels 16 établissements les ont utilisées au cours des cinq dernières années.

LES INSTALLATIONS DE TRANSBORDEMENT FLUVIAL



Sans conteste, une dominante du mode routier pour l'approvisionnement/expédition des marchandises, mais la zone portuaire se profile plus vertueuse grâce à la présence du fleuve et à sa connexion au réseau ferré

La quasi-totalité des établissements enquêtés a des approvisionnements ou des expéditions de marchandises dans lesquels intervient le transport routier. La spécificité de la zone portuaire, qui permet le recours au transport multimodal et au transport combiné, apparaît également dans cette répartition modale.

MODES DE TRANSPORT DES ENTREPRISES

Modes de transport utilisés	Nombre d'établissements	
Route uniquement	80	73 %
Route + fleuve + fer	19	17 %
Route + fleuve	5	5 %
Route + fer	3	3 %
Fleuve uniquement	2	2 %
Total réponses	**109**	100 %
dont ayant recours au transport combiné pour l'acheminement des marchandises	29	27 %

Source : Enquête ADEUS PAS, 2011

2011

En France, les transports intérieurs terrestres de marchandises sont largement dominés par le transport routier. La part modale du **transport routier (88,3 %)**, en augmentation jusqu'en 2010, connaît une légère baisse tandis que celle du ferroviaire (9,5 %) remonte en 2011. La part du **transport fluvial (2,2 %)** baisse légèrement en 2011 à la suite notamment de la forte baisse du transport de produits agricoles, qui avaient bénéficié d'une situation exceptionnelle en 2010.

Source : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

En 2010, plus de 22 M de tonnes de marchandises ont transité par la zone portuaire strasbourgeoise (y inclus les terminaux du PAS), dont près des deux tiers par la route

Si le chiffrage des flux a posé certaines difficultés (75 réponses) aux opérateurs de transport ainsi qu'à certains chargeurs, les renseignements plus globaux sur les modes de transports ont été plus aisés à obtenir.

Pour les entreprises : on constate que le mode routier est plus pratiqué pour les flux sortants que pour les flux entrants. Les chargeurs et les transporteurs ont davantage recours à la voie d'eau ou au fer pour les flux entrants (produits d'importation).

Pour l'activité des terminaux conteneurs du PAS : c'est l'inverse, le mode routier domine dans les flux entrants.

C'est le nord de la zone portuaire qui apparait comme le plus grand émetteur de flux, en particulier avec le port aux pétroles et le terminal de transbordement du PAS.

MODES DE TRANSPORT

Modes de transport	Flux entrants		Flux sortants	
	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%
Route uniquement	81	75	88	81
Route, fer et voie d'eau	18	17	9	8
Routier et fluvial	5	5	6	6
Route et fer	3	3	3	3
Voie d'eau uniquement	1	1	1	1
Fer uniquement	0	0	0	0
Fer et voie d'eau	0	0	1	1
Total réponses	**108**			

Source : Enquête ADEUS PAS, 2011

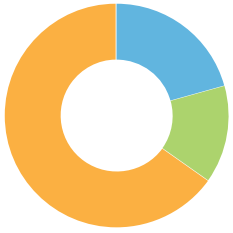
RÉPARTITION MODALE DES FLUX DE MARCHANDISES

Type d'activité des établissements	Tonnage des marchandises ayant transité par la zone portuaire en 2010	Dont par le mode routier	En %
Transporteur ou opérateur de transport ou prestataire logistique	14 003 000	9 511 600	68
Chargeur	2 880 700	2 049 700	71
Déchets	1 460 100	1 128 300	77
Distributeur/grossiste	785 000	507 900	65
Autre activité	329 000	184 000	56
Terminaux du PAS	2 370 000	1 185 000	50
Total	**21 827 800**	**14 566 500**	**67**

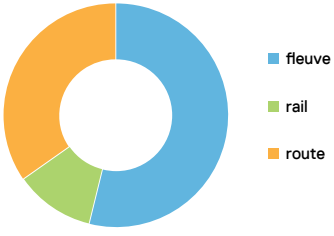
Source : Enquête ADEUS PAS, 2011

RÉPARTITION MODALE DES TRAFICS

« ENTRÉES » DES TERMINAUX DU PAS 2010

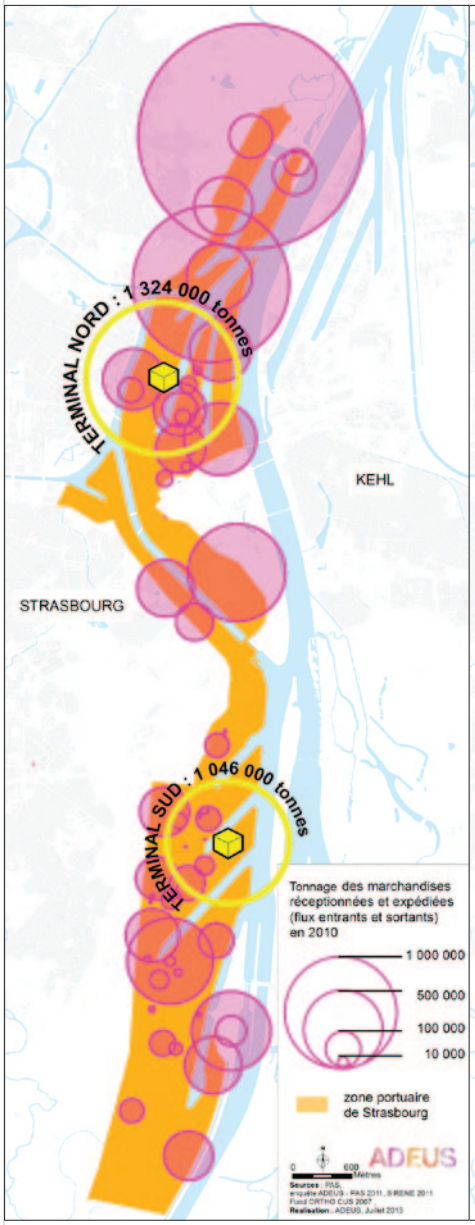


« SORTIES » DES TERMINAUX DU PAS 2010

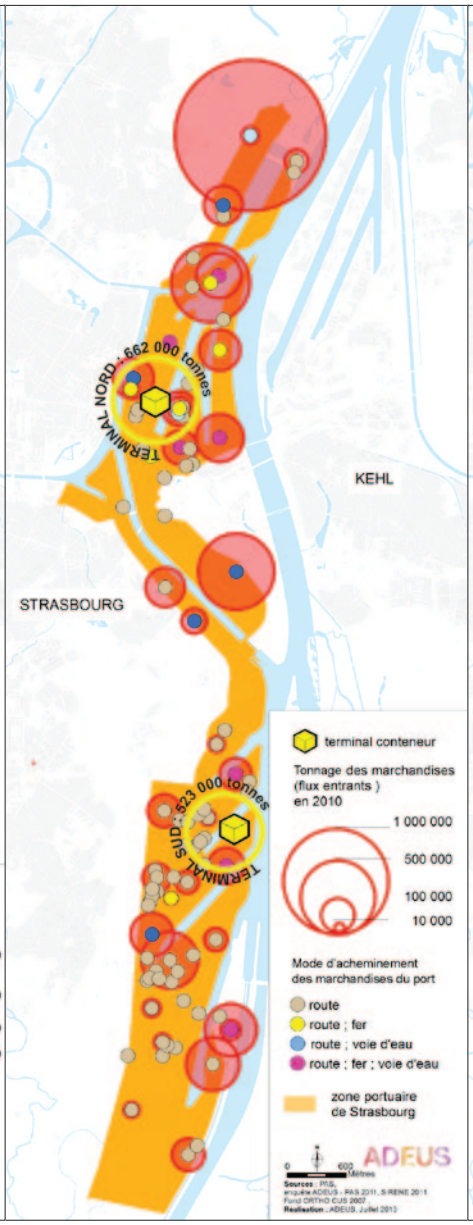


Source : PAS, 2011

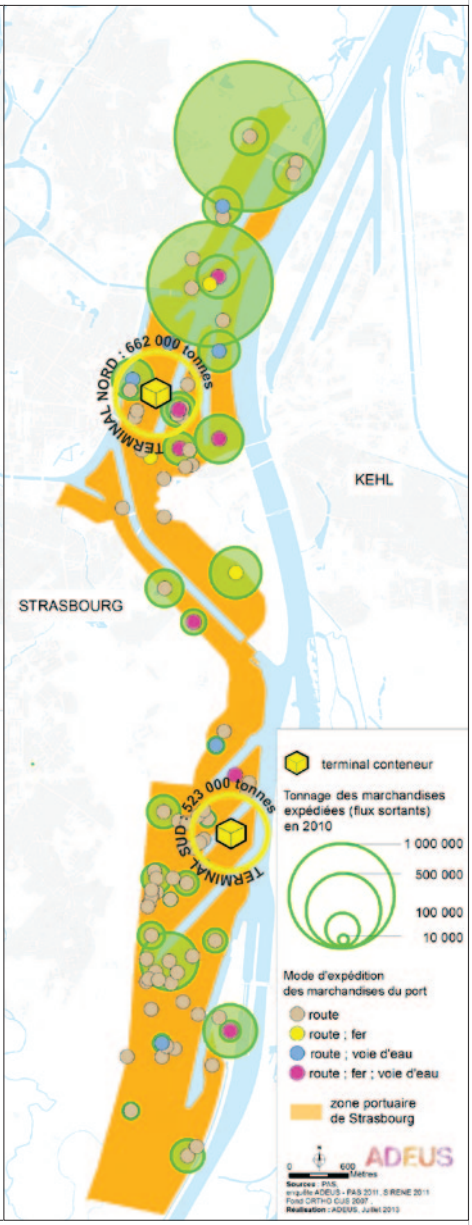
TOTAL DES FLUX DE MARCHANDISES



FLUX ENTRANTS



FLUX SORTANTS



Zoom sur quelques entreprises

Une quinzaine d'entretiens ciblés ont été menés en complément de l'enquête pour mieux connaître les déterminants logistiques des entreprises de la zone portuaire. Voici les enseignements :

- une grande diversité de situations : chaque entreprise est un cas particulier !
- un réel attachement à la zone grâce aux équipements présents, à la multi-modalité mais aussi parce que la zone portuaire permet « encore » l'exercice d'activités considérées comme occasionnant des nuisances ;
- une période d'incertitudes s'ouvre pour bon nombre d'entreprises « en cause » : le projet d'aménagement de la zone centrale du port, la conjoncture économique, les risques pesant sur son accessibilité ;
- une visibilité réduite pour ce qui est des choix modaux, le maître mot étant le moindre coût.

Quatre cas pour illustrer la diversité des situations

↧ COSTIMEX chargeur

Un établissement qui appartient depuis fin 2012 à l'entreprise familiale espagnole Maïcerias Espanolas, filiale du groupe Dacsa, leader européen dans ce secteur d'activité et dont le siège social est basé à Valence (Espagne)
L'établissement traite du maïs pour produire des gritz, semoules, farines
Principal fournisseur : Comptoir agricole de Hochfelden

- **Déterminants de l'organisation logistique**
  1. Actuellement fer et route mais perspectives de développement pour la voie d'eau qui permettrait de réduire les coûts de transport.
  2. Contraintes fortes en matière de sécurité alimentaire (tracabilité).
- **Perspectives :** Pressions concurrentielles fortes
- **Répartition modale des flux (2010)**

  Coxtimex traite en réception environ 154 000 T/an de marchandises

  Origine des marchandises traitées : Local + Allemagne..... 70 % (dont Comptoir Agricole, Armbruster)
  National hors Alsace..... 30 % (Nogent-sur-Seine, Aube, Champagne)

↧ ALACIER distributeur-grossiste

Un établissement du groupe allemand SALZGITTER MANNESMANN STAHLHANDEL Gmbh
Implanté depuis 14 ans dans la zone portuaire
Métiers : achète en gros, stocke et distribue tubes, tôles et poutrelles en acier

- **Déterminants de l'organisation logistique**
  1. Choix de l'implantation dans la zone portuaire déterminé par la présence de la voie d'eau, la voie ferrée et la proximité de l'Allemagne.
  2. Réduire le coût du transport.
- **Répartition modale des flux (2010)**

	Réception	Expédition
Route	14 000 T	25 000 T
Fer	11 000 T	0
Fleuve	0	0
Total	**25 000 T**	**25 000 T**

↧ **SCHROLL** chargeur (traitements déchets)

Etablissement siège du groupe SCHROLL
Implanté depuis 1963 dans la zone portuaire
Spécialisé dans le recyclage
Autres établissements implantés dans la zone portuaire : SARDI et ALTEM

✳ Déterminants de l'organisation logistique

1. Optimiser les trajets avec une organisation multi-sites.
2. La valorisation se fait en dehors de la CUS.

✳ Perspectives

Développement des collectes = besoins d'extension
Rester dans la zone portuaire

✳ Répartition modale des flux (2010)

Marchandises réceptionnées : 100 000 T/an, exclusivement par la route
Papier, carton, plastique (en vrac, palettes, caisses)

Origine des marchandises traitées :

Local (CUS) . . . . . 65 %
Régional (hors CUS) . . . . . 20 %
National hors Alsace. . . . . 5 %
Allemagne . . . . . .10 %

Marchandises expédiées . . . . . 99 000 T/an
Route. . . . . 95 %
Voie d'eau . . . . . 5 %

Destination des marchandises traitées :

Intercontinental . . . . . .10 %
Continental hors Allemagne. . . . . 20 %
Allemagne . . . . . 25 %
National hors Alsace. . . . . .15 %
Régional hors CUS . . . . . 30 %
CUS. 0

↧ **RUBIS TERMINAL** stockage de produits pétroliers et chimiques liquides

Etablissement appartenant au groupe international RUBIS
Leader en France en stockage de produits liquides (pétrole, engrais, chimie...)
Deux établissements dans la zone portuaire :
- ✳ **un dépôt Rubis Terminal dédié à la la chimie**
- ✳ **deux dépôts d'hydrocarbure (Société européenne de stockage)**

Métier : gestion de volume de stockage et assemblage

✳ Déterminants de l'organisation logistique

1. Ce ne sont ni des chargeurs ni des distributeurs. Les produits stockés appartiennent à leurs clients.
2. La multi-modalité présente dans la zone portuaire est un atout.
3. Plus value de l'activité de stockage : permet une massification de l'acheminement.

✳ Répartition modale des flux (2010)

Hydrocarbures (fioul domestique, gasoil, essence)

	Entrées	Sorties
Route	**5 %** (ester de colza, additifs...)	**85 %** (environ 200 camions/jour)
Fer	**1 %** (Raffineries françaises)	**1 %**
Voie d'eau	**53 %** (Raffineries de la zone ARA)	**11 %**
Pipe	**41 %** (FOS-LAVERA + raffineries françaises)	Néant
TOTAL	**2 066 000 T**	**2 009 846 T**

En conclusion

La relance du transport fluvial donne aux acteurs portuaires une nouvelle légitimité. Sur le plan national, elle s'appuie sur le Grenelle de l'environnement, avec ses objectifs nationaux de report modal et d'augmenter d'ici 2012 de 25 % la part du fret non routier et non aérien (à partir d'une base 2006) ; et d'ici 2015, de doubler la part du fret non routier à destination ou en provenance des ports.

Dans cette optique, quels sont les principaux enseignements de notre enquête ?

↦ La zone d'activité portuaire de Strasbourg et ses deux plateformes de terminaux de transbordement rayonnent sans conteste à grande échelle, si on les examine à l'aune des flux qu'elles génèrent et qu'elles attirent. De ce point de vue, le port et sa zone d'activité représente un acteur économique régional incontournable, qui peut peser sur les modes de transport et avoir un rôle encore plus important en matière de massification des flux.

↦ La part du mode routier est toujours importante dans le transport de marchandises en général, et en particulier pour les entreprises implantées dans la zone d'activité portuaire. La question qui reste ouverte est celle de sa compressibilité : quelles sont les marges de manœuvre dont disposent les entreprises pour procéder à un transfert modal, et quelles sont les capacités des équipements de la zone portuaire et de la zone d'activité portuaire elle-même à apporter une offre attractive et performante pour susciter des transferts vers des modes de transports plus vertueux ? Si la logistique du dernier kilomètre est difficilement transférable, l'équipement multimodal de la zone portuaire, en devenant encore plus performant, pourrait y contribuer. On a pu constater qu'il y a des potentiels sous-employés (équipements sous-utilisés ou non utilisés par les entreprises), auxquels la valorisation des terrains bord à eau, déjà en cours, peut offrir de nouvelles perspectives.

↦ Parmi les évolutions significatives qui se profilent en faveur des modes alternatifs à la route, on pourra relever :

- une meilleure valorisation de la desserte ferrée dans la zone portuaire, qui permettra d'optimiser ce mode de transport ;
- le coût croissant de l'énergie lié aux ressources fossiles, qui sera une incitation croissante au report modal vers le fluvial et le fer ;
- enfin, les effets des directives issues du Grenelle, qui vont progressivement entrer en pratique.

QUELQUES DÉFINITIONS

(CEE/ONU et Forum international des transports)

Logistique : le processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement dans le sens le plus large. Cette chaîne peut comprendre la fourniture des matières premières nécessaires à la fabrication, en passant par la gestion des matériaux sur le lieu de fabrication, la livraison aux entrepôts et aux centres de distribution, le tri, la manutention, le conditionnement et la distribution finale au lieu de consommation.

Transport multimodal : acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transport différents ou plus.

Transport intermodal ou combiné : acheminement d'une marchandise utilisant deux modes de transport ou plus, mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage. Par extension, l'**intermodalité** caractérise un système de transport en vertu duquel deux modes de transport ou plus sont utilisés par la même unité de chargement ou le même véhicule routier, sans empotage ou dépotage, pour permettre une chaîne de transport de porte à porte.

Chargeur/expéditeur : personne morale ou physique qui confie à d'autres (commissionnaire de transport/ intermédiaire de transport, opérateur de transport/transporteur) le soin d'acheminer ses marchandises à un destinataire.

ADEUS
L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Équipe projet : **Colette Koenig (chef de projet), Julie Beaufrère, Stéphane Martin, Virginie Muzart**
Avec la collaboration de : **Laurent Darley (PAS)**
N° projet : **3.3.3.1** - Photos : **Jean Isenmann**
Mise en page : **Sophie Monnin**

© ADEUS - Numéro ISSN : 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org